LE PÉAGE

SUR

LES VOIES NAVIGABLES

Extrait du JOURNAL DU LUNDI

PARIS

GUILLAUMIN ET Cie, ÉDITEURS

De la Collection des principaux Économistes, du Journal des Économistes,
du Dictionnaire de l'Économie politique,
du Dictionnaire universel du Commerce et de la Navigation, etc.

RUE RICHELIEU, 14

—

1888

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
1177

LE PÉAGE

SUR

LES VOIES NAVIGABLES

EXTRAITS DU *JOURNAL DU LUNDI*

En vente aux Bureaux du *Journal du Lundi*, 54, rue Richer :

LA RÉFORME DE L'ASSIETTE DE L'IMPOT, étude critique des propositions soumises à la Chambre, par E. PAIGNON. — Prix. 1 fr.

QUESTIONS MONÉTAIRES ; l'Union latine, par PIERRE GUILLEBERT. — Prix. . . . . 1 fr.

En vente à la Librairie Dentu et Cᵉ :

CANAUX ET CHEMINS DE FER ; la Concurrence et la Gratuité des Canaux, par E. BARAS. — Prix. . . . . 1 fr.

LE PÉAGE

SUR

LES VOIES NAVIGABLES

Extrait du JOURNAL DU LUNDI

PARIS

GUILLAUMIN ET Cie, ÉDITEURS

De la Collection des principaux Économistes, du Journal des Économistes,
du Dictionnaire de l'Économie politique,
du Dictionnaire universel du Commerce et de la Navigation, etc.

RUE RICHELIEU, 14

1888

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

LE PÉAGE

SUR

LES VOIES NAVIGABLES

Depuis plusieurs années, en présence des charges qui pèsent sur le Trésor public, une question s'est imposée à tous ceux qui ont le devoir et le souci de l'équilibre du budget, à tous ceux qui pensent qu'il est temps non seulement de mettre un frein aux dépenses exagérées et trop souvent improductives engagées en matière de travaux publics sur tous les points du territoire, mais encore de rendre productives les dépenses que l'État s'est imposées dans le passé, en demandant à ceux dans l'intérêt de qui il les a faites, d'acquitter une juste part des charges que bénévolement il a jusqu'ici supportées d'une manière exclusive.

Convient-il en particulier qu'il continue à ne retirer aucune rémunération des capitaux énormes qu'il a consacrés depuis un siècle à établir les voies de navigation intérieure, tout au moins des sommes fort importantes qu'il consacre chaque année à les améliorer encore, et surtout de celles que lui coûtent leur surveillance et leur entretien ?

Au cours de la discussion de la loi de finances pour 1888, M. Versigny, député, et plusieurs de ses collègues ont déposé un amendement tendant à rétablir les droits de navigation

imprudemment supprimés en 1880. Le budget de 1888 a été voté trop rapidement pour qu'il ait été possible aux Chambres d'examiner cet amendement avec l'attention qu'il méritait. Ses auteurs l'ont retiré, mais ils se réservent de le représenter sous la forme d'un projet de loi spécial, et, cette fois, les Chambres trouveront, nous n'en doutons pas, le temps de le discuter.

Parmi les nombreuses études auxquelles cette question a donné naissance (*), il en est une récente, mars 1888, qui par son caractère, son origine, appelle plus particulièrement l'attention : c'est une note autographiée, distribuée à tous les ingénieurs chargés d'un service de navigation intérieure, et dont il n'est pas très malaisé, bien qu'elle ne porte pas de signature, de deviner la source. Si l'on ne peut dire qu'elle représente l'opinion officielle du ministère des travaux publics, il y a lieu de penser qu'elle en est tout au moins le reflet. L'auteur, quel qu'il soit, dans tous les cas, est de longue date familiarisé avec son sujet. Il n'est pas — tant s'en faut — l'adversaire des voies navigables ; il examine la question sous toutes ses faces avec une impartialité à laquelle il n'est que juste de rendre hommage, et les conclusions auxquelles le conduisent la logique des raisonnements et la force de la vérité n'en ont que plus de poids.

Nous nous proposons de résumer fidèlement les idées que

(*) BARAS *Canaux et chemins de fer. — La concurrence et la gratuité des canaux.* (Paris, Dentu, 1887.)

CH. LIMOUSIN. *La navigation intérieure et les tarifs de pénétration.* (Paris, Guillaumin, 1887.)

FOY. *La question des transports par les chemins de fer et par les voies navigables.* (Saint-Quentin, Moureau, 1887.)

BERTAULD. *La navigation intérieure et la concurrence étrangère.* (Montdidier, Hourdequin, 1888.)

CH. LIMOUSIN. *Les privilèges de la navigation intérieure.* (Paris, Guillaumin, 1888.)

FERNAND FOBBE. *La navigation intérieure et les chemins de fer.* (Paris, Wattier, 1888.)

Journal des Transports. Etude sur le rétablissement des droits de navigation. (Paris, 15, rue Malher, 1888.)

contient cette note, en les accompagnant de quelques réflexions très succinctes.

I. — Motifs à l'appui de l'amendement.

(1) L'auteur de la note indique d'abord les principales raisons qui ont été données pour justifier l'établissement d'une taxe de navigation.

Le budget a fait d'énormes dépenses pour la construction des canaux, pour l'amélioration des rivières; il en fait toujours pour leur entretien, la manœuvre de leurs écluses, etc., etc., et l'État ne tire aucun profit de tous ces déboursés. Les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence des voies navigables avec les chemins de fer sont donc ainsi absolument faussées, par le fait de l'État, en faveur de celle des deux industries qui ne produit rien au Trésor, et au détriment de celle qui lui rapporte de larges bénéfices; c'est d'autant plus anormal que l'État est garant des Compagnies de chemins de fer, et que si la concurrence des canaux diminue leur trafic, les garanties d'intérêts à sa charge augmentent d'autant.

D'un autre côté, les voies navigables sont tout spécialement utilisées pour servir de voies de pénétration aux produits étrangers; leur usage gratuit favorise donc le producteur étranger au détriment de l'agriculture et de l'industrie nationales.

Enfin, parmi les bateaux qui en profitent, beaucoup appartiennent à des étrangers, sont montés par des équipages étrangers, et la gratuité leur permet de faire concurrence aux transporteurs français.

Voilà, continue la Note, comment on est amené à demander le rétablissement de taxes de navigation couvrant, soit la totalité des dépenses que les voies navigables occasionnent à l'État, c'est-à-dire l'intérêt du capital engagé et les frais annuels d'entretien, d'amélioration, etc., soit, tout au moins, comme le proposait M. Versigny, une partie de ces frais annuels, la seconde.

II. — Questions soulevées par l'amendement.
III. — Exposé historique.

(2) Après avoir exposé les considérations sur lesquelles s'appuie l'amendement, l'auteur de la Note arrive à l'examen des objections qu'on peut lui faire au point de vue des intérêts généraux du pays.

Il rappelle en détail les différentes phases par lesquelles a passé autrefois l'assiette des droits de navigation. Il se demande si le rétablissement de ces droits ne serait pas un pas en arrière, si le législateur, en les faisant renaître aujourd'hui, ne se mettrait pas en contradiction avec l'esprit qui l'animait quand il les a supprimés en 1880.

Qu'il nous permette de lui dire que l'obstacle ne serait pas bien grave. On a voté un peu trop vite, à une époque d'extrême prospérité et de plus-values budgétaires que l'on croyait durables, un prétendu dégrèvement qui se trouve, en fait, onéreux pour la grande masse des contribuables, avantageux pour quelques-uns seulement ; on a commis une erreur dont la situation gênée du Trésor met en lumière les fâcheuses conséquences, il doit bien être permis maintenant de profiter, pour la réparer, d'une expérience de huit années.

(3) L'auteur de la Note se demande ensuite si l'existence d'une taxe de navigation ne serait pas de nature à compromettre les combinaisons financières que l'Administration peut être amenée à proposer pour assurer le développement rationnel et fructueux du réseau des voies navigables.

Ici encore, nous ne saurions partager son hésitation ; les combinaisons auxquelles il fait allusion ne peuvent évidemment avoir qu'un but, c'est d'associer l'industrie privée aux efforts de l'État pour le développement des voies navigables, en lui offrant pour prix de son concours une rémunération des capitaux qu'elle apportera ; cette rémunération, ce sera toujours, sous une forme ou sous une autre, un péage, c'est-à-dire une taxe de navigation, qu'elle sera autorisée à percevoir à son profit. En quoi l'existence d'une taxe tout à fait

analogue au profit de l'Etat pour les travaux déjà exécutés sur les voies dont il est propriétaire, pourrait-elle gêner l'organisation du même régime sur les voies nouvelles à établir?

IV. — Réponse aux arguments tirés de la concurrence des voies navigables.

Après ces premières observations, arrive une deuxième série d'objections, dont quelques-unes seraient plus graves, si elles étaient fondées.

(4) Souvent, dit la Note, les voies navigables ont facilité ou déterminé la création d'industries nouvelles ; « si elles dispa-« raissaient, ou, ce qui revient au même, si l'on y interdisait « totalement ou partiellement la circulation par des taxes « prohibitives », une grande partie des transports qui les utilisent aujourd'hui deviendraient impossibles, et, au lieu de se faire désormais par les chemins de fer, cesseraient tout simplement d'être réalisés.

Cette crainte serait fondée jusqu'à un certain point, s'il s'agissait de taxes de navigation exagérées, ou, comme le dit l'auteur, prohibitives ; mais tout est question de mesure, et l'on ne saurait vraiment attribuer d'aussi graves effets à des droits modérés, qui ne dépasseraient pas, par exemple, *un demi-centime* par tonne et par kilomètre, soit, pour un parcours moyen de 140 kilomètres (parcours moyen effectif des canaux), 0 franc 70 par tonne ! Nous parlons ici d'une taxe moyenne de péage, et rien n'empêche, nous le disons plus loin, de la diminuer largement pour les marchandises de peu de valeur, sauf à faire payer un peu plus à celles qui peuvent facilement supporter une taxe beaucoup plus élevée (*voir* 9, 20, 21, 24, 26).

(5) D'un autre côté, continue la Note, la suppression de fait des voies navigables laisserait sans contrepoids les exagérations auxquelles les Compagnies de chemins de fer pourraient être entraînées à se livrer dans leurs tarifs ; elles abaissent

leurs taxes, à mesure que la voie d'eau abaisse les siennes ; elles les relèveraient si l'on établissait un droit de navigation qui augmenterait le fret des voies navigables. Et comme le tonnage kilométrique des chemins de fer est quatre ou cinq fois plus fort que celui des voies navigables (en réalité trois fois environ en 1886), un droit de navigation de 1 franc, sur lequel le Trésor n'encaisserait, dit la Note, que 0 fr. 65, — c'est grossir démesurément la part des frais de perception que de les évaluer à 35 0/0 de la taxe, nous le montrerons plus loin (21) — imposerait à l'agriculture et à l'industrie un sacrifice de 5 à 6 francs.

N'insistons pas sur l'exagération manifeste de ce dernier chiffre ; rappelons seulement — d'un côté, qu'il s'agit, *en moyenne*, de 0 fr. 70 par tonne de marchandise transportée par la navigation, à une distance moyenne de 140 kilomètres, et que de plus pour toutes les marchandises de peu de valeur il ne s'agira que de 0 fr. 20 ou 0 fr. 30 seulement par tonne ; — d'autre part, que les chemins de fer n'ont jamais relevé en aucune façon leurs taxes, qu'en fait ils ne pourront jamais les relever, que d'ailleurs il ne dépend pas des Compagnies seules de le faire, et qu'elles ne peuvent pas modifier d'un centime un seul de leurs prix sans l'autorisation formelle du ministre des Travaux Publics.

(6) L'auteur de la Note essaie ensuite de défendre les voies navigables contre un des reproches les plus graves que les contribuables, ceux surtout qui ne s'en servent pas, leur adressent. On les accuse, dit-il en substance, d'avoir coûté fort cher à l'État, et de ne rien lui rapporter. Mais les chemins de fer, eux aussi, ont coûté fort cher à l'État, quatre fois plus cher que les canaux et les rivières.

Il y a là un *lapsus* évident d'après les chiffres mêmes cités dans la Note, qui sont : pour les voies navigables, 1,425 millions depuis 1814 seulement ; pour les chemins de fer, 3,410 millions en y comprenant un milliard pour le rachat et la constitution du réseau d'État, dont l'utilité n'est pas unanimement appréciée. L'État a donc dépensé deux fois et demie autant pour les chemins de fer que pour la navigation, et en

réalité une fois plus seulement si l'on ne tient compte que des six grands réseaux.

Quoi qu'il en soit, nous admettons volontiers que si l'État a dépensé beaucoup pour les canaux, il a dépensé beaucoup aussi pour les chemins de fer. Seulement, il y a une différence dans les résultats : le capital employé pour les voies navigables est placé à fonds perdu, il ne rapporte rien ; celui qui a été consacré aux chemins de fer est productif d'intérêts sous forme d'impôts encaissés par le Trésor et d'économies réalisées sur les transports à la charge des différents services publics, et ce sont de beaux intérêts : 9 0/0 du capital, c'est un placement dont tout père de famille serait fier.

(7) C'est vrai, dit la Note, mais les voies navigables produisent aussi des revenus à l'État. Et elle énumère leurs recettes, sans oser toutefois en indiquer le montant total ; elle parle des bacs, des plantations, des francs-bords, de la pêche — comme si les 1,425 millions dépensés pour rendre la navigation plus facile et plus sûre augmentaient la quantité du poisson. Mais le montant ? on ne le dit pas — et certes ce serait être bien généreux que de l'évaluer à un demi ou un quart pour cent de ce que l'État dépense chaque année au profit de la navigation. Quelle comparaison entre cette opération digne d'un prodigue, ou tout au moins d'un grand seigneur peu regardant, et l'opération fructueuse que l'État a faite en subventionnant les chemins de fer !

(8) Sans doute, dit la Note, les chemins de fer procurent des profits à l'État ; mais ces profits, les Compagnies ne les tirent pas en entier de la poche de leurs actionnaires : les impôts sur les voyageurs, sur les marchandises de grande vitesse, le timbre des récépissés, etc., tout cela n'est pas à la charge des Compagnies.

Et après? l'État en touche-t-il moins, du fait de ces impôts, 169 millions par an ? Que les voies navigables lui rapportent autant, toutes proportions gardées, les contribuables cesseront de voir en elles un fléau de nos finances et ne se demanderont pas si les recettes qu'elles produisent sont à la charge

des entrepreneurs de batellerie ou de ceux qui leur remettent des marchandises à transporter.

(9) Ce n'est pas tout. A côté des impôts viennent les économies que les chemins de fer permettent à l'État de réaliser sur ses propres transports de militaires, marins, matériel de guerre et de télégraphe, poste, tabac, finances, prisonniers, etc., etc.

N'en parlons pas, dit la Note : « l'État est le plus important des clients des Compagnies ; il est rationnel qu'il obtienne d'elles certaines modérations de prix. »

Que ce soit rationnel, c'est possible, mais que l'État profite des réductions, c'est certain. En profiterait-il s'il n'avait pu les imposer aux Compagnies en retour de son concours pécuniaire ? Assurément non. Il a donc encore une fois parfaitement placé son argent en subventionnant les chemins de fer ; il en fait mauvais usage quand il néglige bénévolement de retirer aucun profit des voies navigables et, quand, non content de les établir ou de les améliorer entièrement à ses frais, il s'impose encore la charge complète de leur entretien et de leur surveillance.

(10) La Note ajoute en passant que « la part afférente au « péage dans les tarifs des chemins de fer ne s'applique « qu'aux travaux de superstructure et d'installation du maté- « riel, que le péage ne fonctionne guère que pour les « voyageurs, et qu'il n'en reste plus aucune trace dans les « tarifs réduits établis pour les marchandises pondéreuses. »

Ce sont là des raisonnements un peu subtils, et il nous est difficile de comprendre tout à fait la portée des conclusions qu'on a voulu en tirer. Voyons ce qui arriverait si l'État appliquait aux chemins de fer les errements, nous dirions plus justement les erreurs, qu'il applique aux voies navigables.

Il y a un fait qui domine toute la discussion et que personne ne saurait contester : c'est que les grandes Compagnies ont dépensé (indépendamment des subventions de l'Etat), pour leur capital de premier établissement : *onze*

milliards, dont : pour la voie et les bâtiments, *neuf milliards et demi*, chiffre qui, à 5 0/0, représente une annuité de 475 *millions*.

En outre, les frais d'entretien et de réparation de la voie et des bâtiments s'élèvent annuellement à 100 *millions*.

L'ensemble de ces annuités grève, en moyenne, chaque voyageur et chaque tonne de marchandises transportés à 1 kilomètre (*) de *trois centimes deux dixièmes*, et, en tenant compte de l'impôt de 23.2 0/0 sur la grande vitesse, de *trois centimes sept dixièmes*. Le tarif moyen perçu par unité kilométrique étant de 5 centimes 9 (y compris l'impôt), si l'Etat appliquait aux chemins de fer le régime qu'il applique aux canaux, c'est-à-dire si la voie et les bâtiments étaient fournis et entretenus *gratis* par l'État, aux frais des contribuables, les Compagnies pourraient, sans modifier en rien l'équilibre actuel de leurs budgets, abaisser leur tarif moyen à *deux centimes deux dixièmes* par voyageur ou par tonne transportés à 1 kilomètre : ce serait une réduction de 63 0/0 sur les tarifs actuels ! Voilà le rôle que joue le péage sur les chemins de fer ! près des 2/3 du prix de transport moyen ! Est-ce donc là une quantité négligeable ?

(11) Mais il ne faut pas raisonner sur des moyennes, ajoute la Note. « De même qu'il serait facile de trouver dans le « réseau des chemins de fer et surtout dans les parties de « construction récente, des lignes improductives, de même « dans le réseau de navigation intérieure, on peut trouver « un certain nombre de voies qui sont loin de produire pour « la nation des avantages correspondant aux dépenses aux- « quelles elles ont donné lieu dans l'origine et peut-être « même aux dépenses que nécessite leur entretien annuel ;

(*) Nombre de voyageurs par kilomètre.....	6.700.358 000
Nombre de tonnes par kilomètre	8.985.683.000
Nombre d'unités par kilomètre G. V., etc.....	2.306.000.000
Total des unités de trafic à 1 kilomètre...	17.992.041.000

$$\frac{575.000.000}{17.992.041.000} = 0 \text{ fr. } 032$$

« et certes l'établissement d'un péage sur ces voies ne *remé-*
« *dierait pas à leur stérilité.* »

Si nous comprenons bien, la Note veut dire par là qu'il serait impossible d'établir sur chaque voie navigable une taxe calculée de façon à lui faire rapporter exactement ce qu'elle coûte ; c'est l'évidence même — cela reviendrait à ne faire presque rien payer par tonne kilométrique sur les voies qui ont un trafic actif, à établir un péage énorme et absolument prohibitif sur celles qui n'ont qu'une très faible circulation. L'auteur de la Note a vraiment ici beau jeu. Personne assurément ne poursuit la chimère qu'il prête aux partisans d'un péage sur les voies navigables ; personne n'a la pensée de demander aux droits de navigation un produit moyen uniforme pour chaque kilomètre de canal ou de rivière ; personne non plus ne songe à établir des droits variables d'un canal à un autre et d'autant plus forts que la circulation y sera moins active. Ce que demandent les contribuables, c'est qu'il soit établi un droit moyen, qui sera le même pour toutes les voies navigables, qui pourra et devra varier suivant la nature des marchandises, mais qui rapporte, pour l'ensemble, à tout le moins ce que nous coûte l'ensemble des dépenses annuelles d'entretien et d'amélioration des canaux et des rivières.

(12) La Note aborde ensuite — un peu sommairement — l'un des principaux griefs des producteurs français, lorsqu'ils reprochent aux voies navigables de favoriser la pénétration des produits étrangers.

« Nous ne croyons pas nécessaire de nous appesantir sur
« ce côté de la question. L'importation des produits étran-
« gers par les voies navigables correspond à un tonnage de
« 2,000,000 de tonnes, dont 1,500,000 tonnes de combustibles
« minéraux : le surplus consiste presque exclusivement en
« matériaux de construction. »

L'auteur de la Note oublie qu'à côté des houilles et des matériaux de construction, les voies de navigation intérieure font pénétrer en France d'autres produits qui viennent sur nos marchés faire concurrence aux envois de nos agricul-

teurs. Ainsi, l'Espagne et l'Italie envoient par an, à Paris seulement, *2 millions d'hectolitres de vin* par le Havre ou Rouen et la Seine; est-ce là une quantité négligeable ? Nos viticulteurs ne le pensent certainement pas. La Seine transporte également entre Rouen et Paris *5 millions d'hectolitres de céréales étrangères*, en majeure partie des blés d'Amérique. Le Rhône en reçoit de la Méditerranée, pour Arles et au-delà, plus de *1 million d'hectolitres* — surtout des blés roumains, russes ou indiens. Nos cultivateurs n'en prennent pas aussi facilement leur parti ; ils se plaignent amèrement de payer des impôts pour fournir gratuitement à leurs concurrents américains ou asiatiques le moyen de rendre illusoires les droits de douane par lesquels le Parlement a voulu les protéger. La Société des agriculteurs de France, dans son assemblée générale de février dernier, s'est mise au premier rang de ceux qui demandent le rétablissement des droits de navigation.

Mais la houille étrangère, faudra-t-il, avec l'auteur de la Note, nous résigner à son invasion et répéter avec une douce philosophie que, la France n'en produisant pas assez pour sa consommation, il lui faut bien en importer ? Qu'il soit difficile à nos houillères de lutter contre les charbons anglais sur le littoral de la Manche et de l'Océan, nous ne le savons que trop, hélas! Mais si nous ne pouvons espérer les supplanter au Havre, à Nantes, à La Rochelle, à Bordeaux, devons-nous leur abandonner, avec indifférence, les marchés de l'intérieur? Devons-nous admettre que l'abaissement des frais de transport par eau, dû à des sacrifices que l'Etat impose à l'ensemble des contribuables sans en tirer la moindre rémunération, fasse plus que compenser un droit de douane fixé au chiffre absolument modeste de 1 fr. 20 par tonne ? N'est-il pas déplorable que nous abaissions nous-mêmes, de nos propres mains, les barrières qui défendent le travail national et le salaire de nos populations de mineurs ? Si le réseau d'État livre aux charbons anglais, par les tarifs de pénétration qu'il a établis en leur faveur, l'accès de dix départements de l'intérieur, faut-il qu'à cette faute l'État en ajoute une plus grande en facilitant l'expansion des houilles

anglaises, belges et même allemandes sur les marchés de Paris et de toute la région industrielle du Nord et de l'Est?

En 1887, il est entré en France, par bateaux étrangers, dans la région de l'Est, 346,000 tonnes de houille belge, 351,000 tonnes de houille allemande, soit près de 700,000 tonnes de houille étrangère. Nos houillères du Nord et du Pas-de-Calais suffiraient cependant et amplement pour desservir la région du Nord-Est, Paris compris, si on ne leur enlevait pas leurs débouchés au profit de leurs concurrents étrangers.

Les travaux d'amélioration de la Seine en aval de Paris ont coûté à l'ensemble des contribuables plus de 60 millions, représentant une annuité de 3 millions, soit, en faveur des charbons anglais, une subvention de 3 francs par tonne, alors que le droit de douane, nous le répétons, est seulement de 1 fr. 20. Continuerons-nous à faire payer à nos nationaux une pareille subvention au profit des mines anglaises?

V. — Motifs qui militent en faveur de la gratuité.

(13) Après avoir ainsi passé en revue — non sans une certaine complaisance pour les voies navigables — les arguments qu'invoquent les partisans des taxes de navigation, l'auteur de la Note énumère les motifs qu'on peut alléguer en faveur de la gratuité. Cette gratuité absolue est-elle équitable ? est-elle conforme à l'intérêt général ? Voilà ce qu'il faut examiner.

« Nous n'hésitons pas à reconnaître, dit-il, qu'en principe « la gratuité des voies navigables mise à la charge de l'État « est une mesure contraire à l'équité et aux règles d'une « saine économie politique. » Elle est contraire à l'équité, parce qu'obtenue par des sacrifices imposés à l'ensemble du pays, elle favorise indûment un petit nombre de producteurs ou de consommateurs au détriment des autres. Elle est contraire aux règles de l'économie politique, parce que celles-ci veulent que tout service rendu soit rémunéré par ceux auxquels il profite, et non par l'ensemble des contribuables y compris ceux qui n'y ont aucune part. « Si donc il s'agissait, « à l'heure actuelle, de constituer un réseau de voies navi-

« gables, les pouvoirs publics ne devraient pas hésiter à en « subordonner la réalisation à la possibilité de retirer de « l'usage de ces voies, au moyen de péages, une rémunération « proportionnée aux dépenses à faire. Mais le réseau existe, « il ne dépend d'aucune volonté de revenir sur le passé et « de faire que les sommes consacrées à ce réseau n'aient pas « été dépensées. Il ne reste donc qu'une chose à faire sans « récriminer sur le passé, c'est d'en tirer le parti *le plus « avantageux pour les intérêts de la nation.* »

Nous sommes, sur ce point encore, tout à fait d'accord avec la Note ; seulement nous ne voyons pas (la Note non plus, d'ailleurs,) en quoi il serait désavantageux pour les intérêts de la nation de demander aux voies navigables un revenu modéré ; ce serait, au contraire, à ce qu'il nous semble, un supplément de recettes fort avantageux pour le Trésor : aucun intérêt d'ordre général n'en souffrirait, et les contribuables s'en trouveraient bien.

(14) La Note examine si la gratuité des voies navigables mérite bien le reproche de constituer une grave inégalité au profit de quelques intérêts et au détriment de beaucoup d'autres. « Les services que rend l'État, dit-elle, autres que « ceux qui touchent à la sécurité publique, n'ont *jamais* un « caractère de généralité tel que tous les membres de la « nation soient appelés à en profiter dans une égale pro- « portion ; cette observation s'applique *avec force* aux voies « navigables, concentrées sur quelques parties du territoire. »

Nous n'insisterons pas sur ce qu'il peut y avoir de trop absolu dans cette assertion. Il n'y aurait pas à chercher bien loin, assurément, pour trouver des services publics dont toute la nation profite également et qui présentent par là un caractère de généralité assez manifeste pour pouvoir, en toute équité, être mis à la charge de l'ensemble des contribuables.

Quant aux voies navigables, la Note rappelle qu'elles sont *concentrées sur quelques points du territoire.* Nous ne pourrions mieux dire : leur existence même, on ne saurait trop le répéter, favorise certaines régions à l'exclusion des autres, et, par suite, au préjudice des autres ; à plus forte

raison, cette inégalité, cette iniquité s'aggravent de beaucoup si ces régions, déjà privilégiées par la nature, jouissent encore de la faveur exorbitante de profiter gratuitement de ce que l art a fait pour augmenter ces avantages naturels, s'il faut que les régions déshéritées, condamnées à transporter à grands frais leurs produits à travers des montagnes, aient encore à payer de leurs deniers les économies que réalisent leurs concurrents des vallées et des pays de plaines!

On nous dit qu'il n'y a pas de péage sur les routes nationales; c'est vrai et c'est logique, car voilà précisément un de ces services publics qui profitent également à toute la nation, qui présentent un caractère de généralité incontestable. Il y a aujourd'hui des routes nationales dans l'Auvergne et dans les Alpes, dans le Poitou et dans les Vosges, dans le Jura et dans la Gascogne, aussi bien que dans les plaines du Nord ou dans les vallées de la Seine, du Rhône et de la Garonne; il est donc naturel qu'on ait supprimé sur les routes nationales un péage très justifié autrefois par l'inégalité même de leur répartition ; il est naturel que les habitants de la Gascogne, du Jura, des Vosges, du Poitou, des Alpes et de l'Auvergne supportent les frais de leur construction et de leur entretien, aussi bien que les Parisiens, les Lyonnais, les Flamands ou les Toulousains, les uns et les autres par l'intermédiaire du Trésor public. Mais pour la même raison, il est *absurde* que l'usage des canaux soit gratuit, et que les Gascons, les Auvergnats, les montagnards du Jura, des Vosges et des Alpes supportent des charges au profit exclusif des habitants des grandes villes et des riverains des cours d'eau.

Si l'on veut chiffrer l'importance du préjudice causé aux populations privées de voies navigables, il suffit de comparer (*voir* l'Annexe n° 2) les frais de production de deux usines placées à la même distance des matières premières et des débouchés, dont l'une fait tous ses transports par eau, tandis que l'autre est réduite à l'usage des chemins de fer; on trouvera des écarts atteignant, par exemple :

Pour des hauts-fourneaux, 15 fr. par tonne de fonte fine valant 75 fr.

Pour des papeteries, 8 francs par 100 kilogrammes de papier de pâte de bois valant 30 fr., etc., etc.

Et il en sera plus ou moins de même pour toutes les industries, car il n'en est guère qui ne produise ou au moins n'emploie des matières pondéreuses et encombrantes, quand ce ne serait que le combustible.

Ainsi la gratuité des canaux établit, au détriment des contrées qui n'en ont pas, une infériorité de 20 à 30 0/0 pour le prix de revient de presque toutes les industries. Une fois de plus, ce n'est certes pas là une quantité négligeable; c'est, dans tous les cas, beaucoup plus que le bénéfice des fabricants, surtout dans les temps de crise que nous traversons. Autant dire qu'en face de la concurrence des régions pourvues de canaux, aucune industrie ne pourrait vivre dans celles qui n'en ont pas, si ces dernières ne compensaient péniblement leur infériorité par une main-d'œuvre moins coûteuse et des bénéfices plus réduits encore; c'est donc, en dernière analyse, sur les salaires des ouvriers et les profits des patrons, dans les trois quarts de la France, que doit être prélevée la prime inique allouée à l'autre quart par l'usage gratuit des voies navigables !

(15) Jusqu'à quel point serait-il juste de faire supporter à ceux qui se servent des voies navigables l'intérêt et l'amortissement du capital qu'elles représentent? C'est ce que la Note examine en distinguant les diverses sources qui ont contribué à former ce capital. Avant 1814, 200 millions ont été dépensés; ils ont été fournis par des concessionnaires; « personne ne conteste, dit la Note, qu'il n'y ait lieu de faire « abstraction de ce premier groupe de dépenses. » De 1814 à 1887, l'Etat a déboursé 1,300 millions, plus 125 millions pour le rachat de canaux concédés, total 1,425 millions.

Mais, ajoute la Note, « dans toute exploitation industrielle « durable, les capitaux s'amortissent avec le temps; il serait « inadmissible de grever indéfiniment les exercices courants « de l'intérêt des capitaux dépensés depuis l'origine. De plus, « l'outillage primitif se démode et doit être remplacé ; « l'ancien outillage remplacé doit être amorti, sinon passé par

« profits et pertes ; les voies navigables n'échappent pas à ces « règles », elles font partie de l'outillage industriel du pays, et il faut les considérer comme amorties.

Nous ne songeons pas, en effet, à contester la convenance pour l'État d'appliquer aux voies navigables les règles de toute exploitation industrielle ; mais alors, examinons ce qu'il aurait à faire s'il voulait procéder vis-à-vis d'elles exactement comme un industriel procède vis-à-vis de son outillage.

L'industrie doit amortir son outillage, c'est évident ; et elle l'amortit, en effet, mais comment? Il ne lui suffit pas pour cela d'un trait de plume, d'une sorte d'opération du Saint-Esprit : elle ne peut s'en tirer à si bon compte ; il lui faut faire supporter à son compte d'exploitation ce qu'elle retire de son compte de premier établissement, il lui faut prélever sur son produit net, sur le revenu de ses actionnaires, la part du capital qui disparaît chaque année. Il serait bien commode de pouvoir dire qu'on passe au compte de profits et pertes l'outillage qu'on a mis au rebut ; ce compte de profits et pertes est un compte comme un autre, qui se solde comme les autres ; ce qu'on y porte a forcément pour contre-partie un prélèvement sur le bénéfice net, sur le dividende. Ainsi, une filature a gagné 300,000 fr. dans l'année ; elle met à la ferraille des machines usées qui figuraient pour 100,000 fr. à son inventaire : il faudra prélever ces 100,000 francs sur le bénéfice de l'année, et les actionnaires, si c'est une société par actions, n'auront à se partager que 200,000 fr.

La comptabilité de l'État d'une manière générale, en fait de voies navigables en particulier, ne prévoit rien d'analogue ; elle n'a qu'un compte d'établissement, elle n'a pas de compte d'exploitation, ou plutôt elle en a un, mais elle n'y porte que des dépenses, elle n'inscrit en regard aucune recette ; sur quelles ressources prélève-t-elle donc l'amortissement de son outillage? Nous ne le savons que trop, hélas! sur l'emprunt et l'impôt, ces ressources si commodes pour les esprits superficiels, si onéreuses en fait et si regrettables aux yeux de ceux qui réfléchissent !

(16) « L'invention des chemins de fer à la fin de la pre-
« mière moitié de ce siècle, ajoute la Note, est venue
« stériliser une grande partie de l'œuvre accomplie anté-
« rieurement pour les voies navigables. Il serait équitable
« d'admettre que cette invention eût pour conséquence
« de faire passer par profits et pertes les dépenses corres-
« pondantes à toutes les parties des anciennes voies qui se
« trouvaient ainsi stérilisées dans une large mesure. Nous
« ne croyons pas qu'il soit déraisonnable de prétendre que,
« dans l'établissement du prix de revient des voies navigables,
« il devrait tout au moins ne plus être tenu compte des
« dépenses antérieures à 1848. »

Mais est-il donc si vrai que les voies navigables soient stérilisées à ce point de pouvoir être considérées désormais comme un instrument vieilli, démodé, dont la valeur ne représente plus que des dépenses désormais improductives ? A ne voir que les chiffres donnés dans la Note pour la progression de leur tonnage, à les comparer avec l'état décroissant ou stationnaire du tonnage des chemins de fer (*voir* l'Annexe n° 1 et l'extrait du dernier Rapport à l'Assemblée générale des obligataires de la Compagnie de Lyon que nous avons reproduit dans cette annexe), on serait tenté d'arriver à une tout autre conclusion et de croire qu'un outillage, dont l'effet utile s'est accru en sept ans (1880-1887) de 53 0/0 (il s'accroîtra davantage encore à mesure que les améliorations en cours d'exécution seront réalisées), est l'instrument moderne auquel appartient l'avenir, que l'autre représente le passé et la décadence.

On se tromperait assurément, car il ne faut pas oublier que les chemins de fer supportent en entier, à côté de toutes leurs dépenses d'exploitation, les frais de leur entretien, ceux de la rémunération et de l'amortissement du capital des obligataires et des actionnaires, enfin que, toutes ces charges prélevées, ils produisent encore à l'État 9 0/0 de ses subventions. Il ne serait que strictement juste de demander aux voies navigables des résultats au moins équivalents.

(17) Admettons cependant, avec la Note, qu'on fasse fléchir

en leur faveur les règles de toute exploitation industrielle, et que l'État consente à ne pas tenir compte du capital qu'il a dépensé pour leur premier établissement, avant et même après 1848, qu'il renonce à tirer de ce capital un revenu quelconque ; quand il aura fait à la navigation ce royal cadeau de plus d'*un milliard six cents millions*, faudra-t-il qu'il y ajoute encore tous les ans, comme en 1888, une annuité de 29 millions pour les dépenses d'entretien et d'amélioration? Il est de toute justice, de toute équité, que l'État mette enfin un terme à ses dépenses improductives, et qu'à partir d'aujourd'hui la navigation couvre au moins les déboursés annuels de l'État pour l'entretien et l'amélioration des voies de navigation intérieure ; c'est, assurément, le minimum de ce que les contribuables ont le droit de demander et d'attendre.

(18) « Enfin, comme dernier argument, dit la Note, contre « la prétention de rétablir une taxe destinée à rémunérer « l'État de ses sacrifices passés, et cet argument nous paraît « encore plus péremptoire que les autres, le législateur s'est « prononcé: il a supprimé en 1880 toutes les taxes antérieures « et déclaré ainsi qu'il considérait toutes les dépenses faites « comme passées par profits et pertes ; » serait-il possible de revenir sur cette décision? peut-on ainsi remettre à chaque instant la législation en question, et lui donner un caractère de perpétuelle instabilité?

Ce ne serait pas la première fois, ni assurément la dernière, que le législateur, après avoir pris un peu prématurément une mesure dont il ne voyait pas bien les inconvénients, réparerait son erreur au bout de quelques années d'expérience. Mais, enfin, ne mettons pas à cette épreuve l'amour-propre du Parlement : laissons les 1,600 millions dépensés dans le passé grossir le capital et les charges de notre dette publique ; seulement, ayons au moins le courage de ne pas faire un pas de plus dans une voie aussi dangereuse, et demandons à la navigation de ne plus ajouter chaque année 29 millions à un passif déjà trop lourd.

(19) L'auteur de la Note ne s'y oppose pas, du reste, et

tout en déclarant qu'il faut abandonner le passé, il conclut : « Sans être partisan de la gratuité des services spéciaux « rendus par l'État au moyen des ressources de l'impôt « général, il est prudent d'admettre que l'avenir doit être « réservé, en déclarant qu'il serait sage d'abandonner « désormais le système antérieur de gratuité. »

Nous sommes bien de son avis; il faut réserver l'avenir, c'est-à-dire qu'il ne faut pas le compromettre en grossissant tous les ans notre dette au profit des transports par eau; il faut donc, dès à présent, leur faire payer les frais annuels d'entretien et d'établissement qui leur incombent; il faut renoncer au système de la gratuité absolue, et le plus tôt sera le mieux, l'intérêt du Trésor l'exige; il n'y a pas un jour à perdre, c'est un devoir de justice et de prévoyance qu'il faut accomplir sans aucun délai.

VI. — Critiques spéciales auxquelles donne lieu l'amendement.

(20) Nous avons passé en revue, sans les atténuer en rien, les motifs énumérés comme pouvant militer en faveur de la gratuité. Notre conclusion, c'est celle de la Note que nous examinons; ce sera, nous l'espérons, celle du lecteur : c'est que la gratuité absolue est contraire à l'équité, contraire à l'intérêt général du pays; pour ne pas exagérer outre mesure les conséquences d'inégalités naturelles déjà bien lourdes, pour ne pas aggraver encore les charges de notre situation financière déjà bien gênée, il est juste et nécessaire que les voies navigables rapportent au Trésor au moins l'équivalent de ce qu'elles lui coûtent chaque année pour leur entretien et leur amélioration.

Sous quelle forme ce produit devra-t-il être réalisé? La Note trouve, avec raison, trop sommaire et incomplet le projet de loi de M. Versigny. « Une taxe de péage uniforme « *d'un quart de centime* par tonne kilométrique a tous les « caractères d'un véritable impôt, puisqu'elle ne tient aucun « compte du prix de revient de chaque voie navigable, et fait « abstraction de la valeur et de la nature des marchandises. »

L'observation est assurément fondée, au moins dans sa seconde partie ; s'il n'y a pas à se préoccuper du prix de revient de chaque canal, puisque l'on admet qu'on ne cherche pas à rémunérer le capital dépensé jusqu'à présent, et puisque l'on se contente de couvrir les frais d'entretien et les améliorations nouvelles, il est certain, au contraire, qu'il ne faut pas procéder par une taxe moyenne uniforme et qu'il faut prendre en considération la valeur des marchandises transportées. Mais il est très aisé d'en tenir compte en substituant à la taxe unique de l'amendement Versigny une échelle de taxes graduées, très faibles pour les marchandises de peu de valeur, un peu plus fortes pour les produits riches. Nous verrons tout à l'heure combien il est facile de réaliser ce vœu.

(21) Quel rendement pourra-t-on espérer, quelle conséquence pourra-t-on redouter du rétablissement des droits de navigation? Ici la Note se trompe, croyons-nous, et tombe dans d'incontestables exagérations.

Par suite de cet impôt, dit-elle, le tonnage de la navigation diminuerait dans une large mesure ; de 3,100 millions de tonnes kilométriques, chiffre de 1887, il descendrait certainement à 2,000 millions de tonnes ; une taxe de 0 fr. 0025 rapporterait donc 5 millions, soit, après déduction des frais de perception, 4 millions 1/2 seulement. Elle se demande si l'on peut mettre en balance une si faible recette avec la perturbation profonde qui en résulterait dans les transactions et les transports ?

Ici, nous cessons absolument d'être d'accord avec la Note ; nous ne pensons pas que la recette brute doive être si faible, ni les frais de perception si élevés, ni la perturbation si profonde.

Ce n'est pas 5 millions qu'il s'agit de produire ; cela couvrirait à peine la moitié des dépenses que s'impose l'État pour l'entretien et la surveillance des voies navigables, et il nous paraît hors de contestation que cette nature de dépenses doit être supportée en entier par ceux qui en font usage. Elles figurent au budget de 1888 pour 12,835,000 francs. Pour les couvrir, c'est donc une taxe *moyenne* de péage d'un demi-

centime par tonne et par kilomètre qu'il est nécessaire d'établir, sauf à la faire varier, nous y reviendrons tout à l'heure, suivant la valeur des marchandises transportées.

Cela fait, il resterait encore à la charge de l'Etat, d'après le budget de 1888, une somme de 16,515,000 fr., susceptible, celle-là, de varier dans des limites assez larges, et représentant le montant des dépenses entreprises pour l'amélioration des voies d'eau existantes et la création de voies nouvelles. Faut-il, surtout dans l'état actuel du Trésor, imposer à la masse des contribuables, pour le bénéfice de quelques-uns, des charges aussi importantes ? Ne convient-il pas, au contraire, de les faire supporter seulement par ceux à qui la dépense doit profiter, c'est-à-dire par les entreprises de navigation, ou par les départements traversés, ou bien par les unes et les autres ? La réponse ne nous paraît pas douteuse. Nous nous contenterons aujourd'hui de poser la question pour ne pas allonger démesurément un examen déjà trop long et parce que, nous le répétons, cette seconde catégorie de dépenses, fixée chaque année par le Parlement, est largement susceptible de variations.

Ne parlons donc plus ici que de la première catégorie, des 13 millions de dépenses d'entretien et de surveillance des voies existantes, dépenses constantes, celles-là, inévitables, irréductibles et qu'il est injustifiable de ne pas laisser à la charge des entreprises (trop souvent étrangères) qui usent des voies de navigation intérieure.

Les frais de perception de la taxe nouvelle, que la Note évaluait d'abord à 35 0/0 (5), qu'elle réduit ici à 10 0/0, pourront sans doute être abaissés au-dessous de ce chiffre grâce à l'emploi, par exemple, de timbres mobiles représentant le montant de la taxe, et appliqués sur le récépissé dont toute expédition devra être accompagnée.

Quant à la perturbation dont on nous menace, sera-t-elle donc si profonde? Nous l'avons déjà dit, le parcours moyen de la tonne sur les canaux et les rivières est de 140 kilomètres ; une taxe moyenne d'un demi-centime grèverait donc la tonne en moyenne de 0 fr. 70 ! Est-ce là de quoi détourner des voies navigables une fraction un peu forte de leur trafic ?

Et d'ailleurs, cette moyenne de 0.70 ne s'appliquerait pas à toutes les marchandises indistinctement. D'un côté, les marchandises de peu de valeur ont des parcours moyens bien inférieurs à 140 kil., de l'autre, la taxe par tonne kilométrique pour ces marchandises pourrait descendre bien au-dessous d'un centime, jusqu'à deux millimes par exemple. La perception moyenne par tonne transportée se réduirait ainsi :

Pour les engrais et amendements à 19 centimes (parcours moyen 43 kil.);

Pour les matériaux de construction à 29 centimes (parcours moyen 66 kil.), etc., etc.

Il est vrai que les marchandises chères, les produits fabriqués, etc., qui font des parcours plus longs, paieront un peu plus : mais que représentent 1, 2, même 3 francs par tonne, auprès de la valeur de 1,000 kilogr. de vins, de tissus, de porcelaine, de verrerie, de sucre, de papier, etc., valeur qui va de plusieurs centaines à plusieurs milliers de francs ?

Enfin, l'expérience a prononcé : des droits de navigation sont perçus à l'heure actuelle sur 912 kilomètres de canaux et de rivières concédés (*voir* l'Annexe 3) ; la ville de Paris a eu la bonne inspiration de maintenir sur les canaux de l'Ourcq et Saint-Martin, qui lui appartiennent, des droits de 5 et 6 centimes, bien autrement élevés que ceux dont nous proposons l'établissement; ils ne nuisent en rien, chacun peut le voir à Paris en particulier, au trafic des voies navigables sur lesquelles ils sont établis, ils ne l'empêchent pas d'aller sans cesse en augmentant.

On peut donc se rassurer, les droits modérés et gradués que nous proposons seront facilement perçus, facilement supportés ; ils diminueront les charges si lourdes du Trésor public, ils ne diminueront pas d'une façon appréciable le tonnage transporté par la navigation.

(22) Comme dernière critique de l'amendement de M. Versigny, la Note fait remarquer que tel qu'il a été présenté, il ne suffirait pas pour constituer un texte de loi : il est trop sommaire, et aurait besoin d'un peu plus de développement. Nous l'admettons volontiers, mais il n'est pas difficile de le

compléter : à la fin de cette étude, nous indiquerons comment pourrait être rédigé le projet de loi dont nous préconisons l'adoption.

VII. — Situation de l'Allemagne.

Après avoir exposé les critiques qu'on peut, suivant lui, adresser à l'amendement, l'auteur de la Note examine la situation de l'Allemagne. Il fait le tableau du développement de la navigation du Rhin et de l'Elbe depuis un certain nombre d'années, il signale le bas prix du fret sur ces grands fleuves, et constate qu'il n'y est perçu aucun droit de péage, que l'Allemagne a répudié ce legs des temps féodaux ! Il ne dit pas quelle est l'importance des capitaux que l'Allemagne a dépensés pour créer ou améliorer ses voies navigables, ni des sommes qu'elle dépense annuellement pour les entretenir ou les perfectionner.

Mais la Note ne parle que de l'Allemagne ; elle ne dit pas un mot de l'Angleterre, un pays d'industrie et de commerce s'il y en a. L'Angleterre a un vaste réseau de voies navigables, mais elles ne sont pas louées gratuitement aux intéressés ; ceux-ci acquittent des péages qui nous paraîtraient singulièrement lourds (*voir* l'Annexe 4). Les Anglais sont cependant des gens pratiques et qui ne se paient pas de mots ; ils savent que ce qui est gratuit coûte souvent trop cher ; à nous de suivre leur exemple.

Nous reconnaissons volontiers, d'ailleurs, que sur un fleuve naturellement navigable, où l'on n'a même pas eu de barrages à construire, où la main de l'homme n'est intervenue que pour faire sauter quelques rochers, les taxes de navigation peuvent être fort réduites, et inférieures à ce qu'elles seront forcément sur un canal, creusé, alimenté, entretenu à grands frais, avec des ouvrages d'art coûteux, des écluses multipliées, etc., etc. Nous tiendrons compte de cette différence dans l'échelle de taxes que nous proposerons d'établir (26).

VIII. — Mesures à prendre ultérieurement.

(23) En résumé la Note conclut que « si de puissantes (?) « considérations s'opposent à la perception de taxes de navi-

« gation destinées à compenser les dépenses antérieurement « faites par l'Etat sur les voies navigables, la question se pré- « sente sous un tout autre aspect quand il s'agit de travaux « nouveaux à exécuter ». Sur ce dernier point, nous sommes bien du même avis, et nous ajoutons que les règles adoptées pour ces *travaux neufs* doivent aussi, et avec bien plus de raison encore, être appliquées aux *frais annuels de l'entretien courant.* Tous les arguments, d'ailleurs très concluants, que la Note développe pour le premier cas, gardent toute leur force pour le deuxième.

« La situation budgétaire, dit-elle, n'est pas tellement pros- « père qu'il soit loisible à l'État de faire acte de générosité « et de s'imposer gratuitement de nouveaux sacrifices pour « réduire les dépenses à la charge de la navigation ». Rien n'est plus vrai ; mais n'en résulte-t-il pas qu'il y a pour l'État une véritable duperie à laisser la navigation profiter des voies qu'il lui a construites sans lui demander même de participer en quoi que ce soit à leurs frais d'entretien ?

(24) « Un tarif établi sur des bases rationnelles, dit encore « la Note, gradué de telle sorte qu'il demande à chacun des « éléments du trafic une rémunération proportionnée au ser- « vice qu'il reçoit, serait absolument légitime et conforme « aux règles d'une bonne administration. » C'est bien aussi notre avis ; mais ce tarif doit être calculé de façon à couvrir l'État, avant tout, des frais d'entretien des voies navigables, sauf d'ailleurs à le graduer en tenant compte équitablement, pour chaque élément de trafic, des services qui lui sont rendus.

« Il est juste, ajoute la Note, que ceux qui doivent pro- « fiter de facilités nouvelles soient appelés à participer aux « dépenses qu'elles ont nécessitées ; c'est même là le seul « criterium certain de l'utilité des travaux projetés. » On ne saurait mieux dire, mais s'il est juste que chacun participe aux dépenses occasionnées par des travaux dont il profite, n'est-ce pas aussi vrai pour les travaux d'entretien des voies existantes que pour la construction de nouveaux ouvrages ?

« Il importe, ajoute-t-on, que les transports de la navi- « gation intérieure ne soient pas frappés d'une taxe onéreuse,

« à base unique, à laquelle il serait à peu près impossible de « superposer un péage rationnel à tarif flexible. » D'accord, et nous ne souhaitons pas l'établissement d'une taxe unique, onéreuse, à laquelle on ne puisse rien ajouter.

Ce que nous proposons, c'est de demander à la navigation de payer d'abord les frais d'entretien des voies dont elle se sert, et, pour cela, il suffira (*voir* Annexe 5) de taxes graduées suivant la valeur des marchandises, 1 centime par tonne kilométrique pour les plus chères, 1/2 centime pour d'autres, 2 dixièmes de centime pour les engrais, les houilles, les matériaux communs, etc., moyenne générale quatre dixièmes de centime par tonne et par kilomètre, somme suffisante mais nécessaire pour exonérer complètement l'Etat des frais d'entretien et de surveillance.

A cette taxe minima, invariable parce que les frais d'entretien sont eux-mêmes à peu près invariables, qui reportera sur les usagers des voies navigables les frais d'entretien de l'outil par eux exploité, il y aura lieu d'en ajouter une autre, variable celle-là d'une année à l'autre, pour exonérer l'Etat des dépenses afférentes à l'exécution des travaux neufs. Que cette taxe soit supportée par les entreprises de navigation ou par les régions limitrophes des voies navigables, ou qu'elle soit partagée entre elles dans une proportion à déterminer, qu'elle soit perçue sous forme de péage supplémentaire de tant par tonne et kilomètre ou bien sous forme de droit d'éclusage ou de stationnement, c'est à examiner. L'important c'est que cette deuxième taxe représente pour rémunérer les travaux neufs prévus en 1888 un chiffre *moyen* d'un demi-centime par tonne et par kilomètre $\frac{16.515.000 \text{ fr.}}{3.073.000.000 \text{ T. K.}}$ (*voir* Annexe 6.) Une autre année, ce demi-centime se réduira à 1/3, 1/4, 1/5 de centime.

En attendant, ce serait, pour 1889, par exemple, neuf dixièmes de centime par tonne et par kilomètre qu'il s'agirait de demander à la navigation si l'on voulait exonérer complètement l'Etat de charges qui ne doivent pas demeurer les siennes. Voilà le péage rationnel à tarif flexible, gradué sui-

vant la nature des marchandises, variable suivant l'importance des travaux neufs exécutés dans l'année.

Telle est notre conclusion : c'est bien aussi celle qui se dégage de la Note dans son ensemble et dans son esprit.

IX. — Protestations soulevées par l'amendement.

(25) Faut-il maintenant, avec l'auteur de la Note, nous arrêter aux protestations soulevées par l'amendement Versigny? On nous parle de celles qui émanent des principaux ports de la Manche, Dunkerque, Le Havre, Rouen; elles sont naturelles : chacun de ces ports est la tête de ligne d'un réseau complet de voies navigables, chacun d'eux est le centre de pénétration de grandes masses de produits étrangers, chacun d'eux profite des inégalités qu'il s'agit d'atténuer; mais d'autres ports, moins favorisés, tiennent un tout autre langage, nous citerons comme exemple ceux de Dieppe et de Cette.

La Chambre de commerce de Paris, ajoute-t-on, s'associe aux protestations ; mais si l'industrie et le commerce de Paris étaient si intéressés à la gratuité des voies navigables, il y aurait lieu de s'étonner de ce fait que leurs représentants ne protestent pas contre le maintien des droits que la Ville de Paris, mieux inspirée que l'Etat, plus soucieuse du bon ordre de ses finances, continue à percevoir sur les canaux dont elle est propriétaire (*voir* Annexe 3); ces droits dont peu de personnes connaissent même l'existence, bien plus élevés que ceux dont nous proposons l'établissement, n'ont jamais gêné personne, et bien qu'ils s'appliquent à un tonnage considérable, 3 millions de tonnes, personne ne demande leur abolition : pourquoi l'Etat ne suivrait-il pas l'exemple de la Ville ?

A côté d'un certain nombre de Chambres de commerce, agissant sous la préoccupation exclusive d'intérêts trop évidents, on ne parle pas du plus grand nombre, on ne parle pas des 18 millions d'agriculteurs dont les représentants (12) réclament l'établissement d'un droit de navigation au nom de l'égalité devant l'impôt et dans l'intérêt des produits de notre

sol!... Sans doute ils sont encore une quantité négligeable, et leur voix se perd en face du mouvement de protestation dont on parle, et qui serait « un signe manifeste de la gran-« deur du dommage que causerait *aux intéressés* (!) le réta-« blissement des droits de navigation. »

Ces mots, les derniers de la Note, ont l'air d'en être la conclusion, mais la conclusion réelle est celle qui résulte des mesures qu'elle propose pour couvrir les frais des travaux neufs à exécuter dans l'avenir, mesures qui doivent s'étendre, pour les mêmes raisons, aux frais annuels d'entretien des ouvrages existants. Qu'on proteste contre la pensée d'établir des droits qui rémunéreraient le capital dépensé par l'Etat depuis l'origine, nous le comprenons, ces droits seraient élevés et pourraient causer un préjudice sérieux à la navigation. Mais il est impossible de ne pas lui demander de supporter la dépense: 1° de l'entretien annuel; 2° des améliorations qui se réalisent actuellement. Il n'est besoin pour atteindre ce double objet que de taxes très modérées, incapables de nuire à qui que ce soit; l'équité les réclame aussi bien que l'intérêt du bien public et de la production nationale.

X. — Conclusion.

(26) Nous l'avons déjà dit (24), ces taxes doivent comprendre deux éléments :

L'un est le péage proprement dit, variant de 2 dixièmes de centime à 1 centime par tonne et par kilomètre, suivant la nature de la marchandise ;

L'autre pourra être un droit d'éclusage et de stationnement, variant à la fois avec la nature de la marchandise et avec l'importance des travaux d'amélioration exécutés chaque année.

La perception de ces droits serait constatée à l'aide de timbres mobiles apposés sur les pièces qui devraient nécessairement accompagner chaque expédition.

Les expéditions seraient constatées, sur les voies navigables, comme elles le sont sur les chemins de fer, par un récépissé timbré. Le timbre de ce récépissé serait acquitté comme pour les transports par chemins de fer.

Pour établir l'échelle des droits on pourra prendre par exemple la classification uniforme des marchandises en six séries, adoptée par les six grandes Compagnies de chemins de fer et par le réseau d'Etat, et fixer le péage destiné à couvrir l'Etat de ses frais d'entretien et de surveillance à :

Pour les trois premières séries : 1 centime par tonne et par kilomètre.

Pour les 4e et 5e séries : 1/2 centime par tonne et par kilomètre.

Pour la 6e série : 2 millimes par tonne et par kilomètre.

Sur ces bases, le péage produirait (*voir* Annexe 5) 11 millions 960,000 fr., qui représentent précisément le montant des frais d'entretien et de surveillance inscrits au budget de 1888.

Le droit destiné à couvrir les dépenses des *travaux neufs* pourrait être un droit d'éclusage de tant par tonne et par écluse ou de tant par bateau et par écluse. Le nombre des écluses étant beaucoup moindre sur les fleuves et rivières que sur les canaux, le droit d'éclusage pourrait être, pour les canaux, la moitié de ce qu'il serait pour les fleuves et rivières. Ce droit serait fixé chaque année par la loi de finances d'après les sommes dépensées dans l'exercice précédent par l'Etat. — Nous avons indiqué à titre de spécimen dans l'annexe 6 ce que devrait être ce droit si l'on voulait qu'il couvrît à peu près une dépense faite par l'Etat de 16 millions, chiffre inscrit au budget de 1888.

Le projet de loi qui suit, et dans lequel les dispositions relatives aux récépissés sont calquées sur celles des lois des 31 mai 1863 et 30 mars 1872, nous dispense d'entrer dans plus de détails.

PROJET DE LOI

ARTICLE PREMIER. — A partir du..... les entrepreneurs de transports par eau seront tenus de délivrer des récépissés aux expéditeurs, si ceux-ci ne demandent pas de lettre de voiture.

Le récépissé énoncera la nature, le poids et la désignation des colis, les noms et l'adresse du destinataire, *le prix total du transport* et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Le récépissé sera revêtu d'un timbre dont le prix est fixé à 0 fr. 70, et comprend le droit de décharge lors de la remise au destinataire.

Un double du récépissé accompagnera l'expédition et sera remis au destinataire.

Toute expédition non accompagnée d'une lettre de voiture doit être constatée sur un registre à souche, timbré sur la souche et sur le talon, à peine d'une amende de 50 fr.

Les préposés de l'enregistrement sont autorisés à prendre communication de ce registre et des pièces relatives aux transports qui y sont énoncés. La communication aura lieu selon le mode prescrit par l'article 54 de la loi du 22 frimaire an VII, et sous les peines y portées.

Les dispositions de l'article 11 du 17 novembre 1880 sont applicables aux récépissés dressés en exécution du présent article.

ART. 2. — Les dispositions de l'article 2 du 30 mars 1872 concernant les entrepreneurs de messagerie et autres intermédiaires qui réunissent, en une ou plusieurs expéditions, des colis ou paquets adressés à des destinataires différents, sont également applicables en cas de transport par eau.

ART. 3.— Les marchandises transportées sur les voies navigables sont divisées, pour l'assiette des droits de navigation, en quatre classes :

La première comprend celles qui figurent dans la première, la deuxième et la troisième série de la classification générale en six séries, adoptée pour les grandes Compagnies de chemins de fer par la décision du ministre des travaux publics en date du 17 avril 1879 ;

La deuxième comprend celles qui figurent dans la quatrième et la cinquième série de la même classification ;

La troisième comprend celles de la sixième série ;

La quatrième comprend les bois flottés.

ART. 4. — A titre de rémunération des frais d'entretien et de surveillance, tout bateau ou train circulant ou stationnant sur les voies navigables non concédées acquittera les *droits de péage* indiquées ci-dessous :

MARCHANDISES DE			
1re CLASSE	2e CLASSE	3e CLASSE	4e CLASSE
0 fr. 01	0 fr. 005	0 fr. 002	0 fr. 0005
Un centime.	Cinq millimes.	Deux millimes.	Un demi-millime.

par tonne indivisible de chargement et par kilomètre, avec minimum, quel que soit le chargement, de 0 fr. 10 (dix centimes) par 100 tonnes indivisibles de capacité et par kilomètre.

ART. 5. — A titre de rémunération des travaux neufs, tout bateau ou train circulant ou stationnant sur les voies navigables non concédées acquittera :

1° Des droits dits d'éclusage dont le montant sera déterminé chaque année par la loi de finances, les droits par écluse pour chacune des classes ci-dessus étant sur les canaux la moitié (*ou le tiers*) de ce qu'ils seront sur les fleuves et rivières navigables ;

2° Un droit de stationnement de 1 fr. par jour et par 100 tonnes indivisibles de capacité.

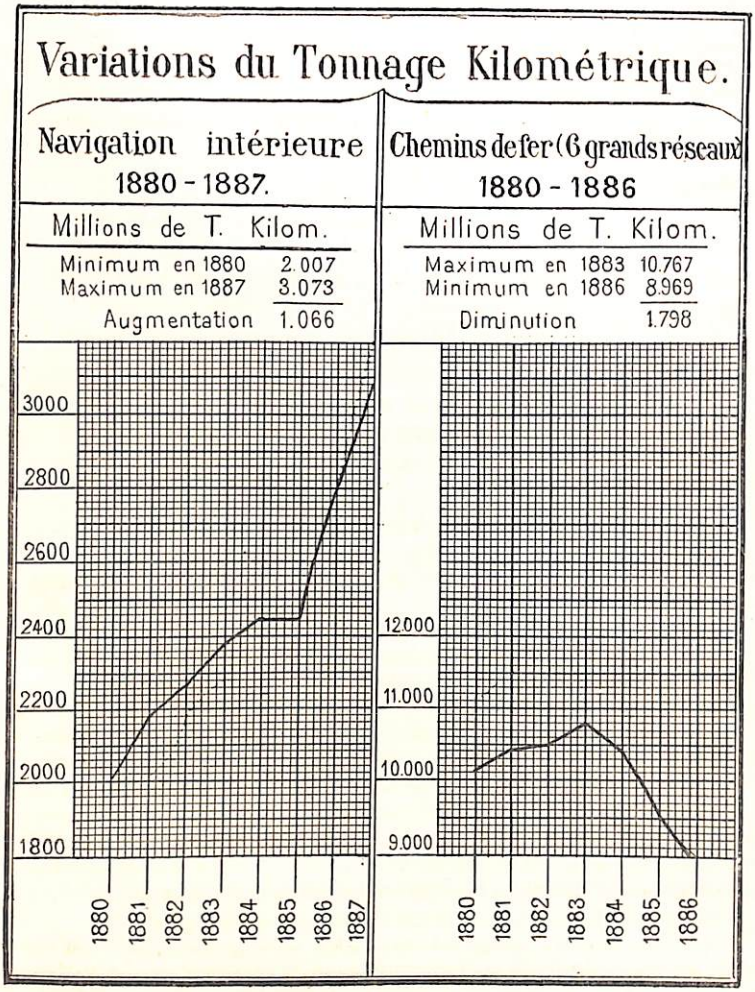
ART. 6. — Le paiement des droits de péage et d'éclusage est constaté par l'apposition de timbres mobiles soit sur les lettres de voiture ou récépissés dressés en exécution de l'article premier de la présente loi, soit sur la déclaration de chargement prescrite par l'article 10 du décret du 17 novembre 1880.

Le droit de stationnement sera acquitté tous les ans au port d'attache du bateau.

ART. 7.—Les droits prévus dans la présente loi seront acquittés également par les bateaux naviguant dans la partie maritime des fleuves et rivières jusqu'à leur embouchure.

ANNEXES

Annexe n° 1


Variations du Tonnage Kilométrique.
Navigation intérieure
1880 - 1887.
Millions de T. Kilom.
Minimum en 1880 2.007
Maximum en 1887 3.073
Augmentation 1.066
3000
2800
2600
2400
2200
2000
1800
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887
Chemins de fer (6 grands réseaux)
1880 - 1886
Millions de T. Kilom.
Maximum en 1883 10.767
Minimum en 1886 8.969
Diminution 1.798
12.000
11.000
10.000
9.000
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886

Voici les chiffres au moyen desquels le graphique qui précède a été tracé :

Variations du tonnage kilométrique.

(En nombres ronds).

Années.	Navigation intérieure 1880-87.	Chemins de fer 1880-86.	Différence en faveur des chem. de fer.
1880	2.007.000.000 T.	10.064.000.000 T.	8.057.000.000 T.
1881	2.174.000.000	10.394.000.000	8.220.000 000
1882	2.265.000.000	10.467.000.000	8.202.000.000
1883	2.383.000.000	10.767.000.000	8.384.000.000
1884	2.452.000.000	10.466.000.000	8.014.000.000
1885	2.453.000.000	9.501.000.000	7.048.000.000
1886	2.791.000.000	8.969.000.000	6.178.000.000
1887			

EXTRAIT DU RAPPORT LU A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES DE LA COMPAGNIE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE, DU 27 AVRIL 1888

(Pages 30-33.)

Nous sommes ainsi amenés à vous reparler de la lutte bien inégale que nous avons à soutenir contre les voies navigables pour leur disputer le transport de certains produits de l'industrie nationale, et, au risque d'être accusés de faire des tarifs de pénétration, d'une partie des produits étrangers dont elles inondent notre pays. L'opinion publique, enfin éclairée, commence à apprécier à leur valeur des déclamations qu'aucun fait n'a pu justifier, et à réagir contre la protection vraiment excessive que la législation accorde aux voies navigables.

Sur le premier point, en ne considérant, en particulier, que les *vins*, il a été dit ailleurs que l'Espagne et l'ensemble des pays baignés par la Méditerranée ont introduit sur le grand marché de Paris, en 1880, par le Havre ou Rouen et la Seine, 201,000 tonnes, au prix moyen de transport de 35 francs la tonne. Des mêmes régions, nous n'avons pu attirer sur nos rails, par Cette et Marseille, que 47,000 tonnes en leur offrant des prix forcément supérieurs, et s'élevant à 50 francs environ du point de provenance à Paris. Est-ce nous qui faisons ici de la pénétration ?

Sur le second point, quand on voit, à la suite de la suppression de toute espèce de droits de navigation et sous l'influence aussi de la crise qui pousse tous les industriels à rechercher les plus petites économies, le tonnage kilométrique des voies navigables s'accroître de 39 0/0 de 1880 à 1886 (leur longueur n'augmentant que de 3,5 0/0), et, dans la période de 1883 à 1886, celui des six grands réseaux et des chemins de fer de

l'Etat décroître de 16 0/0 (leur longueur augmentant de 18 0/0) (1); quand on voit, en 1886, le mouvement total des échanges entre le Havre, Rouen d'un côté, et Paris et les au delà de l'autre, atteindre....

	REMONTE	DESCENTE	TOTAL (2)
	Tonnes	Tonnes	Tonnes
	1.067.129	449.975	1.517.104
et se répartir entre la Seine. 61 0/0	656.855	276.227	933.082
et le chemin de fer..... 39 0/0	410.274	173.748	584.022

il faut se demander s'il y a lieu de maintenir les faveurs dont les voies de navigation intérieure ont été comblées. Elles ont toute liberté de fixer à leur gré, et sans publicité, leurs tarifs, de les modifier d'un jour à l'autre, d'un expéditeur à l'autre ; elles sont dispensées

---

(1) *Comparaison entre le tonnage des chemins de fer et celui des voies navigables de 1880 à 1886*

ANNÉES	VOIES NAVIGABLES		CHEMINS DE FER	
	Longueur kilométrique.	Nombre de tonnes à 1 kil.	Longueur kilom.	Nombre de tonnes à 1 kil.
1880	11.968 (*)	2.007.000.000	»	»
1883	»	2.380.000.000	26.060	11.003.795 000
1886	12.378	2.791.000.000	30.829	9.267.080.000
Différ..	+ 410	+ 784.000.000	+ 4.769	— 1.736.715.000
Soit 0/0	+ 3.5	+ 39	+ 18	— 16

(*) La longueur des voies navigables était portée dans la statistique officielle du ministère des finances en 1880 à 10.940 kilomètres
En 1881 le même réseau figure dans la statistique publiée depuis cette époque par le ministère des travaux publics pour 11,968 kilomètres.

N. B. — Le chiffre de 1888 vient d'être publié par le ministère des travaux publics. Il s'élève à 3,073,000,000 tonnes kilométriques. L'augmentation de 1887 sur 1880 est de 53 0/0.

(2) *Importance relative des transports par la Seine et les chemins de fer*, de 1882 à 1887, entre le Havre, Rouen et Paris.

Années	Navigation	Chemins de fer	Total	Soit 0/0 navigation
1882	603.493 T.	797.819 T.	1.401.312 T.	43 0/0
1883	766.562	770.292	1.536.854	50
1884	816.425	704.554	1 520.979	53
1885	803.880	671.452	1.475.332	54
1886	933.102	584.024	1.517.126	61
1887	1.039.834	577.094	1.616.928	64

de l'obligation d'accompagner leurs expéditions d'un récépissé timbré, obligation qui, imposée aux chemins de fer, rapporte annuellement à l'Etat 27,000,000 de francs environ, contre 56,000 francs provenant de la navigation intérieure ; et, par surcroît, elles sont, depuis 1880, exonérées de tout droit de navigation (1), alors que l'Etat prévoit, à son budget de 1888, 16,115,000 francs pour de nouvelles améliorations des voies navigables et 12,835,000 francs pour leur entretien et pour la rémunération du personnel de surveillance, de manœuvre des écluses, etc. Nous vous signalions l'année dernière l'anomalie d'une situation qui fait peser, au grand dommage des finances de l'Etat, des charges si inégales sur les deux branches de l'industrie des transports. Nous ne pouvons nous empêcher d'y revenir aujourd'hui.

L'opinion publique semble d'ailleurs se rallier à ces idées et s'étonne que l'Etat favorise ainsi de ses deniers une concurrence si anormale aux Compagnies de chemins de fer, auxquelles il avance chaque année des sommes importantes du chef de la garantie. Une proposition tendant au rétablissement des droits de navigation a été faite récemment à la Chambre des députés : la rapidité avec laquelle le budget des recettes a été voté n'a pas permis de la discuter. Elle sera sans doute présentée de nouveau et, malgré l'opposition inévitable de quelques intérêts particuliers, contrastant avec le vœu émis en février dernier par la Société des Agriculteurs de France, une proposition dont l'équité nous paraît si évidente ne peut manquer de réunir la grande majorité des suffrages.

(1) Au moins les voies que l'Etat n'a pas concédées, car ces droits existent sur 890 kilomètres de canaux, et ont été maintenus en particulier par la Ville de Paris sur ses 220 kilomètres des canaux Saint-Denis, Saint-Martin et de l'Ourcq.

Annexe n° 2

FRAIS DE TRANSPORT COMPARÉS PAR CHEMINS DE FER ET PAR EAU :

1° Pour une tonne de fonte fine (valeur 75 fr.) : — hauts-fourneaux situés dans la centre de la France et traitant du minerai d'Algérie ou d'Espagne.

	Quantités	Parcours	Par chemin de fer		Par canal		Avantage du canal
			Prix de l'unité	Total (*a*)	Prix de l'unité	Total (*b*)	(*a*–*b*)
Matières premières :	Kg	Km	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Minerai.....	2000	300	6 »	12 »	3 60	7 20	4 80
Houille.....	2000	100	3 75	7 50	1 20	2 40	5 10
Castine.....	400	150	4 15	1 65	1 80	0 72	0 94
Fonte produite..	1000	150	6 »	6 »	1 80	1 80	4 20
Totaux....				27 16		12 12	15 04

2° Pour une tonne de papier à journaux (valeur 300 fr.) : — papeterie située dans l'Isère ou la Drôme, traitant de la pâte de bois de Norwège qu'elle reçoit du Havre, et expédiant son papier à Paris.

Matières premières :							
Pâte de bois..	2000	900	33 »	66 »	12 »	24 »	42 »
Houille.....	1000	200	8 50	8 50	3 »	3 »	5 50
Papier produit..	1000	600	48 »	48 »	15 »	15 »	33 »
Totaux....				122 50		42 »	80 50

Annexe n° 3

TARIF DES CANAUX CONCÉDÉS

1° Canaux de la Ville de Paris (1)	Canal St-Denis	Canal St-Martin
	Km	Km
Nombre d'écluses	12	9
Par tonne et par écluse :		
Marchandises de 1re classe	0 f. 07	0 f. 10
— de 2e classe	0 06	0 075
— de 3e classe	0 05	0 05
— de 4e classe	0 04	0 04
— de 5e classe	0 02*	0 03*
Bateaux vides :		
De plus de 200 T. (canal entier)	45 f.	45 f.
De 150 à 199 —	36	36
De 100 à 149 —	27	27
De moins de 100 —	18	18
Droit de stationnement par bateau et par jour	1 f. 50	1.50 à 4 f.

* Eaux vannes seules.

2° Canaux du Midi.	Canal du Midi	Canal latéral à la Garonne	
		Remonte	Descente
Par tonne et par kilomètre :	fr.	fr.	fr.
Marchandises de 1re classe	0 06	0 04	0 03
— de 2e classe	0 05	0 03	0 02
— de 3e classe	0 04	»	»
— de 4e classe	0 03	»	»
— de 5e classe	0 02	»	»

(1) Le tonnage transporté en 1887 sur les canaux de la ville de Paris a été le suivant :

Canal Saint-Denis	1.739.000 T.
Canal Saint-Martin	709.000
Canal de l'Ourcq	450.000
Total	2 898 000 T.

Longueur des canaux et rivières concédés.

Canaux :	Kilom.	
De Beuvry	3	
De la Dive	40	
De Furnes	13	
Latéral à la Garonne	213	
De Lens	3	
De Lunel	9	
De Saint-Dizier à Vassy	23	790
Du Midi	279	
De la ville de Paris : Saint-Denis, Saint-Martin, de l'Ourcq	120	
De Sylvéréal	9	
De Bourgidon	11	
De la Sambre à l'Oise	67	
Rivières :		
Drot	58	
Lez canalisée	10	122
Sambre canalisée	54	
Total		912

Annexe n° 4

TARIF DES CANAUX ANGLAIS

Canal de la Trent à la Mersey.

Par tonne et par kilomètre :

Marchandises de 1re classe (briques, tuiles, ciment, grains, plâtres, sables, pierres, bois, etc., marchandises en général) ... Fr.	0 0625
Marchandises de 2e classe (houille, farine, fonte, sel, etc.)	0 048
Marchandises de 3e classe (minerai de fer calciné)	0 04
Marchandises de 4e classe (chaux, pierre à chaux, engrais, pierres pour routes, minerai de fer cru, matières premières pour la fabrication des poteries)	0 03125

Annexe n° 5

PRODUITS DES DROITS DE PÉAGE (ART. 4 DU PROJET DE LOI)

Les 2,452,750.000 tonnes kilométriques transportées sur les voies navigables intérieures en 1885 se décomposent ainsi :

	T. km		Fr.	Produit
Marchandises de 1re classe.....	397.658.000	à	0.01	3.977.000 f.
— de 2e classe.....	667.006.000	à	0.005	3.335.000
— de 3e classe.....	1.336.096.000	à	0.002	2.672.000
— de 4e classe.....	51.990.000	à	0.0005	26.000
	2.452.750.000	à	0.00408	10.010.000 f.
A retrancher, part afférente aux canaux et rivières concédés..	114.001.000	à	0.00408	465.000 f.
Reste pour le produit correspondant aux données de 1885..				9.545.000 f.

En 1887, le trafic a été de 3.100.000.000 de tonnes kilométriques, soit 25.3 0/0 de plus qu'en 1885. Le produit aurait donc été de

$$9.545.000 \times 1.253 = 11.960.000 \text{ fr.}$$

Annexe n° 6

PRODUIT DES DROITS D'ÉCLUSAGE (ART. 5 DU PROJET DE LOI)

Pour évaluer ce produit, on a calculé le nombre de tonnes de chaque classe qui paieraient le droit d'éclusage, soit sur les fleuves et rivières, soit sur les canaux, chaque tonne étant comptée autant de fois qu'elle a traversé d'écluses différentes ; c'est ce qu'on peut appeler le nombre de *tonnes éclusées* : on l'obtient dans chaque classe en divisant le nombre de tonnes kilométriques par l'écartement moyen des écluses en kilomètres. On a calculé cet écartement moyen en tenant compte de l'importance de la circulation sur chacune des voies navigables, ce qui a donné :

Sur les fleuves et rivières..... 11 kil. 26
Sur les canaux..... ..... 2 kil. 92

Ceci posé, les 2,452,750,000 tonnes kilométriques transportées sur les voies navigables intérieures en 1885, représenteront 555,831,000 *tonnes éclusées*, se décomposant ainsi :

1° *Sur les fleuves et rivières.*

Marchandises de		Tonnes éclusées	Prix par tonne	Produit en francs
1re classe:	$\frac{207.417.000}{11,26}$	= 18.420.000	à 0 fr. 10	= 1.842.000
2e —	$\frac{347.226.000}{11,26}$	= 30.837.000	à 0 fr. 05	= 1.542.000
3e —	$\frac{535.633.000}{11,26}$	= 47.570.000	à 0 fr. 02	= 952.000
4e —	$\frac{32\,249.000}{11,26}$	= 2.864.000	à 0 fr. 005	= 14.000
Total....	$\frac{1.122.525.000}{11,26}$	= 99.691.000	à 0 fr. 0387	= 4.350.000
A retrancher, part afférente aux rivières concédées.....			2,28 0/0 =	96.000
			Reste..... Fr.	4.254.000

2° *Sur les canaux.*

Marchandises de		Tonnes éclusées	Prix par tonne	Produit en francs
1re classe:	$\frac{190.215.000}{2,92}$	= 65.230.000	à 0 fr. 05	= 3.262.000
2e —	$\frac{319.753.000}{2,92}$	= 109.650.000	à 0 fr. 025	= 2.741.000
3e —	$\frac{800.416.000}{2,92}$	= 274.490.000	à 0 fr. 01	= 2.745.000
4e —	$\frac{19.741.000}{2,92}$	= 6.770.000	à 0 fr. 0025	= 17.000
Total....	$\frac{1.330.125.000}{2,92}$	= 456.140.000	à 0 fr. 01924	= 8.765.000
A retrancher, part afférente aux canaux concédés.....			6,65 0/0 =	583.000
			Reste..... Fr.	8.182.000
Produit total correspondant aux données de 1885. Fr.				12.436.000
Produit total correspondant aux données de 1887 (12.436.000 × 1,253) = ... Fr.				15.582.000

Si l'on trouvait plus simple de fixer le droit d'éclusage à tant par bateau et par écluse, sans tenir compte de l'importance du chargement ni de la nature des marchandises transportées, on obtiendrait le nombre des *bateaux éclusés* en divisant le nombre des tonnes éclusées par le chargement moyen d'un bateau : 124 T sur les fleuves et rivières ; — 112 T sur les canaux, et l'on aurait le calcul suivant :

1° *Sur les fleuves et rivières.*

$\frac{96.827.000}{124}$ = 788,000 bateaux éclusés à 6 fr. =	4.723.000	
Bois flottés (comme ci-dessus).....	14.000	
	4.742.000	
A retrancher, part afférente aux rivières concédées..... ..... 2,28 0/0 =	108.000	
Reste..... .... Fr.		4.634.000

2° *Sur les canaux.*

$\frac{449.370.000}{112}$ = 4.012.000 bateaux éclusés à 2 fr. =	8.024.000	
Bois flottés (comme ci-dessus).....	17.000	
	8.041.000	
A retrancher, part afférente aux canaux concédés..... .... 6,65 0/0 =	535.000	
Reste..... . Fr.		7.506.000
Produit total correspondant aux données de 1885. Fr.		12.140.000
Produit total correspondant aux données de 1887 (12.140.000 × 1,253) = ... Fr.		15.211.000

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
Introduction	4
I. Motifs à l'appui de l'amendement Versigny	7
II. Questions soulevées par l'amendement	8
III. Exposé historique	8
IV. Réponse aux arguments tirés de la concurrence des voies navigables	9
V. Motifs qui militent en faveur de la gratuité	16
VI. Critiques spéciales auxquelles donne lieu l'amendement	23
VII. Situation de l'Allemagne	27
VIII. Mesures à prendre ultérieurement	27
IX. Protestations soulevées par l'amendement	30
X. Conclusion	31
PROJET DE LOI	33
ANNEXES	35
1. Variations du tonnage kilométrique	37
2. Frais de transport comparés par eau et par chemin de fer	41
3. Tarif des canaux concédés	42
4. Tarif des canaux anglais	43
5. Produits des droits de péage prévus par le projet de loi	44
6. Produit des droits d'éclusage d'après le projet de loi.	44

Paris. — Imp. Joseph Kugelmann, 12, rue Grange-Batelière

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15930
BIBLIOTECA
116311

PARIS — IMPRIMERIE JOSEPH KUGELMANN

12, Rue de la Grange-Batelière